

MUNT EN MARKT

Op het moment dat dit nummer van Markt & Mededinging naar de drukker gaat debatteert het Europees Parlement over de omwisseling van nationale munten en geldbiljetten in Euro's, een operatie die in vrijwel alle EMU-landen probleemloos verlopen is. Behoudens enkele uitzonderingen heeft de omwisseling niet tot prijsstijgingen geleid. Daar staat tegenover dat omwisseling ook geen lagere prijzen tot gevolg heeft gehad. Nog niet, algemeen wordt immers verwacht dat de toegenomen transparantie tot intensiever prijsconcurrentie zal leiden. De Nederlandse dagbladen waren er als de kippen bij om prijsverschillen aan weerszijden van de grens te illustreren. Reuters gaf een breder overzicht van de Eurozone. De prijs van een blikje cola varieert van €0,33 in Spanje tot €1,18 in Finland, een Big Mac kost €2,11 in Griekenland en €4,50 in Finland, en een 1.6 liter Renault Megane kost €12,450 in Luxemburg en €21,700 in Finland. Inderdaad, 'pity the Finns', zoals het artikel luidde. Toenemende transparantie vergroot de relevante markt, op zijn minst in grensgebieden. Vanwege het domino-effect kunnen uiteindelijk misschien zelfs de Finnen profiteren.

Helaas is met de introductie van de Euro die ene Europese markt nog lang geen realiteit. Waar het echt loont om in het buitenland in te kopen zijn er andere barrières die een goede marktwerking belemmeren. De automarkt is een goed voorbeeld. Dankzij de prijsvergelijkingen die de Europese Commissie sinds jaar en dag maakt, is de markt zeer transparant. De transparantie heeft echter niet tot uniforme prijzen geleid. Een vergelijking tussen de bruto prijzen die Reuters begin 2002 publiceerde en de netto prijzen (exclusief belastingen) die de Commissie publiceert leidt tot inzicht in hoe autoproducenten strategisch op belastingverschillen reageren en welke marktmacht ze hebben. Marges zijn lager waar belastingen hoger zijn, maar ze zijn hoger op de thuismarkt. Een Opel Vectra is in Duitsland bijna 50% duurder dan in Finland. Recent economisch onderzoek¹ laat zien dat de prijsverschillen sinds 1970 wel wat kleiner geworden zijn, maar dat het tempo waarmee dit gebeurt wel erg laag ligt: het duurt 5 tot 8 jaar voordat een bestaand verschil gehalveerd is. Op deze manier zou het nog 35 jaar duren voordat redelijkerwijs over een Europese automarkt gesproken zou kunnen worden. Het is daarom onvermijdelijk dat in 2002 de Commissie zal besluiten de uitzonderingspositie voor de autosector aan te pakken.

¹ P. Goldberg and F. Verboven, "Market integration and convergence to the law of one price: Evidence from the European car market, NBER, October 2001.

In hun bijdrage aan dit nummer gaan Cornielje en Van der Putten in op het wetsvoorstel “Markt en Overheid”, een ander project met een lange adem. Ook zij benadrukken transparantie, maar het is ook hier de vraag of transparantie voldoende zal zijn om een goed werkende markt te creëren. Interessant is te zien hoe ver het denken sinds de MDW-werkgroep Cohen opgeschoven is. Waar bij Cohen in 1995 nog van een categorisch “nee” sprake was, werd de SER het in 1999 unaniem eens over een “Ja, mits”; een “Ja, mits” dat in de praktijk echter als een “Nee, tenzij” zou uitwerken omdat de overheid alleen onder zeer strikte voorwaarden (als zij kan bewijzen dat dat in het algemeen belang is) tot de markt toe zou mogen treden. Zoals Cornielje en Van der Putten duidelijk maken, werpt het wetsvoorstel slechts geringe barrières op voor “bureaucrats” die zich “in business” willen begeven, men mag zich daarom met recht afvragen of het medicijn krachtig genoeg zal zijn om de ziekte te bestrijden. Dat er inderdaad een ziekte is, volgt duidelijk uit het artikel dat de auteurs in hun voetnoot 4 aanhalen²; het argument dat zij in voetnoot 13 geven waarom geen sterker medicijn wordt voorgeschreven is interessant, maar zegt niets over de afweging tussen bestuurlijke kosten en economische baten.

Het wetsvoorstel “Markt en Overheid” behandelt slechts één aspect van “bureaucrats that destroy business”. De markt kan immers niet alleen door actief optreden van overheidsbedrijven verstoord worden, maar ook door niet goed doordachte regelgeving. Een goed voorbeeld van dat laatste vinden we op de elektriciteitsmarkt. Door een wijziging in het beleid kan sinds 2002 ook geïmporteerde stroom het label groene stroom verwerven. Het label is uiterst waardevol, over groene stroom hoeft immers geen energietax betaald te worden, dit scheelt ongeveer €7 per MWh, en dat is veel als men zich realiseert dat de gemiddelde prijs op de APX in 2001 €21 was. Het gevolg is een sterk toenemende vraag naar import en bijgevolg stijgende prijzen op de interconnectoren met het buitenland. In de jaarveiling werden dit jaar prijzen betaald die ongeveer €7 per MWh, ofwel 60% à 75%, boven die van 2001 liggen. Men ziet zo waar de subsidie terechtkomt: voor de helft bij de netwerkbeheerder Tennet, terwijl de andere helft verdwijnt in de zakken van de aandeelhouders van de buitenlandse stoomproducenten RWE en E-On. Daarnaast zijn er ook negatieve aspecten, het wordt immers duurder grijze stroom te importeren en de binnenlandse prijs daarvoor kan omhoog gaan. In een volgend nummer van M&M zal op deze problematiek verder worden ingegaan. Algemeen kan met de OECD, gesteld worden dat het verstandig is voorgenomen regelgeving eerst aan een gedetailleerde kosten-baten-analyse te onderwerpen alvorens deze

² Zie ook Eric van Damme, “Marktwerving vereist Maatwerk”, *Maandschrift Economie* 65(3) (2001) 185-207

te implementeren. Zo is het ook verstandig bestaande regelgeving kritisch tegen het licht te houden. Ook op haar kerntaak moet de overheid zorgvuldig opereren.

In een komend nummer zal dit tijdschrift natuurlijk ook aandacht besteden aan het Groenboek over de herziening van de fusiecontrole dat de Commissie in december publiceerde. Voor een econoom is dit overigens een teleurstellend document. Wij zijn minder geïnteresseerd in de procedurele aspecten en in de afstemmingsvraagstukken die in het groenboek zo'n prominente rol krijgen: het gaat ons meer om de inhoud. Het groenboek stipt twee fundamentele vragen aan: moet de dominantie-test vervangen worden door een SLC-test die onderzoekt of concurrentie op de markt substantieel vermindert na de fusie? Ten tweede: moet er (meer) ruimte zijn voor een "efficiency defence"? Beide zijn complexe vraagstukken en de geringe aandacht die het groenboek eraan schenkt doet vermoeden dat er op deze punten weinig zal gebeuren. De Commissie mag dan wel stellen dat "the time is right to initiate a thorough debate on the respective merits of the two tests of merger control" (167) en "The Commission is aware and supports the ongoing debate on how, and the extent to which, efficiencies should be taken into account in competition analysis" (172), maar gezien het open karakter van de discussie valt op deze punten vooralsnog weinig actie te verwachten.

In de tussentijd biedt het artikel van Edith Loozen in dit nummer stof tot nadenken. Zij behandelt de fundamentele vraag wat een mededingingsbeperking nu eigenlijk is en in het bijzonder hoe deze term in het licht van de economische benaderingswijze gezien moet worden. Haar analyse geeft daarmee inzicht in hoe een SLC-test eruit zou kunnen zien. Geruststellend is haar mededeling "Daarmee moge een economische benaderingswijze meteen een geruststelling zijn". Als econoom ben ik er echter toch niet zo gerust op; het gras aan de andere kant van de heuvel is altijd groener en ik vermoed dat economen het niet eens zijn over wanneer nu precies van een merkbare mededingingsbeperking gesproken kan worden.

Ik denk dat economen zich wel zullen kunnen vinden in hetgeen gesteld wordt in het artikel van Van Oers en Van der Meulen. De NMa is te prijzen dat zij middels haar Boeterichtsnoeren transparantie creëert, hoewel dat wellicht wat eerder had kunnen gebeuren. De toelichting op de Richtsnoeren die in dit nummer gepresenteerd wordt is verhelderend en zal zeker aanleiding tot discussie geven. Van belang is ook dat de NMa erkent dat het boetebeleid door een "leniency"-programma gecompleteerd moet worden. Boetes kunnen

immers alleen worden uitgedeeld als een overtreding geconstateerd is, en om 'hard core' kartels op te sporen kan het noodzakelijk zijn verklikkers te belonen, zoals ook de vermeende fraudezaken in de bouwsector duidelijk maken. In een volgend nummer zal M&M aan het leniency programma dat de NMa momenteel ontwikkelt aandacht besteden.

Naast bovenvermelde artikelen bevat dit nummer van M&M weer drie Annotaties en een bijdrage in de rubriek Mededinging en Bestuursrecht. Zonder andere auteurs tekort te doen kan hier wellicht toch in het bijzonder op de bespreking van het Wegener arrest gewezen worden, een arrest dat in 2002 zeker nog een staartje zal krijgen. Voor economen is hier de interessante vraag welke economische analyse nu het meest overtuigend is.

Er is genoeg in dit nummer dat de moeite van het overdenken waard is. Naast het materiaal dat nu gepubliceerd wordt ontving de Redactie nog diverse andere zeer lezenswaardige artikelen. Een aantal daarvan is doorgeschoven naar komende nummers. Schaarste dwingt tot selectie en leidt tot verhoging van kwaliteit. De lezer profiteert.

Eric van Damme